EL MITO Ferrari

7

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Mondial Cabrio: el descubrimiento de América

Didier Pironi: un francés en pole position

Objetos: el cuentavueltas hecho reloj

126 C2: el auto a vencer en 1982

EL MITO FERRARI
$14,90
DISTRIBUYE EN CAPITAL HUESCA SANABRIA EN INTERIOR D.G.P.

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 7

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: *Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.*

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en septiembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-5

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

OK

LAS FERRARI DE COMPETICION

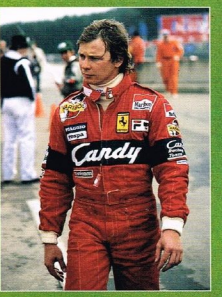
LAS MONOPLAZA F1

126 C2, la oportunidad perdida

1982: en un año dramático por la muerte de Villeneuve y el accidente de Pironi, la casa del Cavallino contó con una monoplaza excelente, que conquistó el Mundial de Constructores. Fue la primera F1 de Maranello con chasis de materiales compuestos.

Imola 1982: Gilles Villeneuve, con la 126 C2, en su último gran premio.

En términos de competitividad absoluta, la 126 C2 de 1982 fue la mejor Ferrari de Fórmula 1 de los años 80. La segunda monoplaza de la casa de Maranello equipada con motor turbo fue seguramente el mejor automóvil de la temporada. Sólo una desafortunada serie de eventos impidió a un piloto del Cavallino la conquista del Campeonato del Mundo, ganado por el finés Keke Rosberg con el Williams. La Ferrari, después de perder a Gilles Villeneuve en las pruebas del Gran Premio de Bélgica, pudo haber ganado con Didier Pironi y hasta con Patrick Tambay. El triunfo en la lista de constructores demuestra las posibilidades de la 126 C2 en un 1982 que para la Ferrari fue dramático, como consecuencia de una increíble sucesión de desgracias.



1982: Didier Pironi en el box, a la izquierda, y en Detroit, arriba, con la 126 C2.

NACIO DE UN PROYECTO DE HARVEY POSTLETHWAITE

La Ferrari 126 C2 fue concebida bajo la dirección técnica

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 6 cilindros en V a 120º, diámetro por carrera 81x48,4 mm; 1496,4 cm³: compresión 6,7:1
Distribución:	biárbol, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección con control electrónico Lucas-Ferrari; 2 turbos KKK
Potencia:	580 CV a 11.000 rpm
Cuerpo vehículo:	monoplaza, chasis de material compuesto en nido de abeja con aluminio, fibras de carbono y Kevlar
Tracción:	trasera, cambios transversales de 5 velocidades + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Neumáticos:	Goodyear de 13 pulgadas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Dimensiones:	4,33/2,11/1,02 m; eje delantero 1,78 m, trasero 1,64 m
Capacidad tanque:	240 litros
Peso:	595 kilos
Unidades producidas:	11 en 1982
Números de chasis:	del 055 al 065

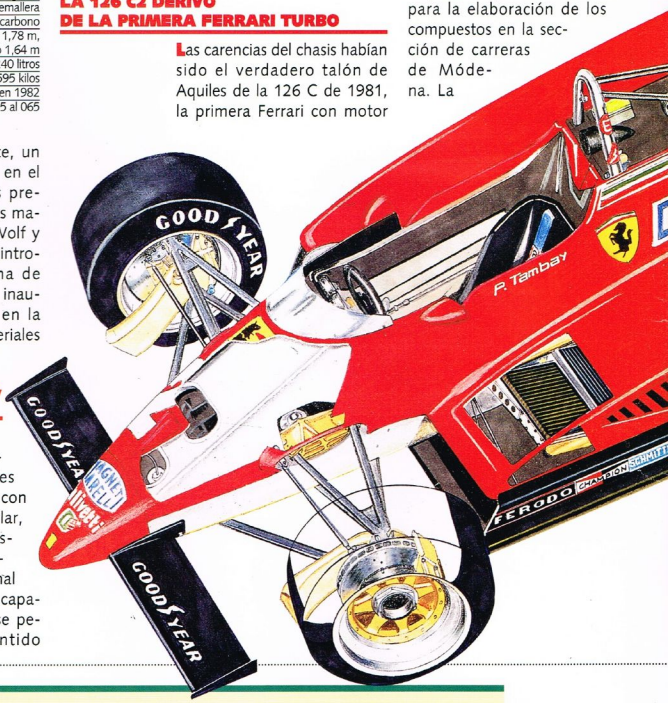
de Harvey Postlethwaite, un técnico inglés conocido en el mundo de los grandes premios por las experiencias maduradas con Hesketh, Wolf y Fittipaldi. Postlethwaite introdujo un nuevo sistema de construcción del chasis, inaugurado por él mismo en la Wolf, que utilizaba materiales compuestos.

PARA EL CHASIS AUTOPORTANTE, FIBRAS DE CARBONO Y KEVLAR

El chasis autoportante de la 126 C2 fue realizado utilizando paneles de aluminio reforzados con fibras de carbono y Kevlar, obteniendo así una estructura llamada "emparedado". El chasis final se obtenía uniendo dos caparazones laterales, que se pegaban entre sí en sentido longitudinal. El chasis de materiales compuestos sustituyó los anteriores, hechos con hojas de aluminio reforzadas, permitiendo a la Ferrari dar un notable paso adelante en cuanto a la adherencia.

LA 126 C2 DERIVO DE LA PRIMERA FERRARI TURBO

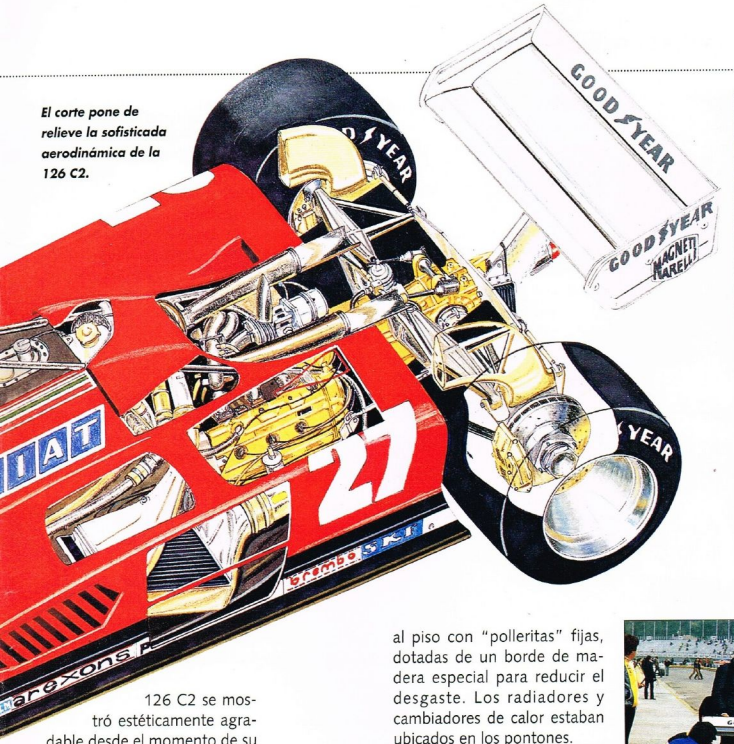
Las carencias del chasis habían sido el verdadero talón de Aquiles de la 126 C de 1981, la primera Ferrari con motor turbo, que no logró nunca aprovechar a fondo las ventajas de un propulsor extremadamente potente. El uso de materiales de avanzada requirió la instalación de estructuras de producción adecuadas, empezando por un autoclave para la elaboración de los compuestos en la sección de carreras de Módena. La



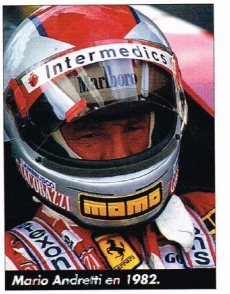
ASI LA JUZGO VILLENEUVE

"Es la mejor monoplaza que manejé jamás", dijo Gilles Villeneuve de la 126 C2. "Un vehículo completamente diferente con respecto a la difícil Ferrari turbo de 1981. Ya no están las bruscas reacciones de la dirección, características de la vieja monoplaza, y la adherencia mejoró sustancialmente, en especial en las curvas rápidas. No hay que subestimar los progresos del motor, mucho más potente. Sin embargo, tiene un buen torque y esto hace que la 126 C2 sea muy fácil de manejar. Estoy convencido de que este auto nos permitirá cosechar las satisfacciones que estamos esperando desde hace tiempo, ganando mucho más que los dos GP del año pasado y permitiéndonos apuntar al título mundial."

Mauro Forghieri y Gilles Villeneuve en el GP de Inglaterra de 1981.



El corte pone de relieve la sofisticada aerodinámica de la 126 C2.



Mario Andretti en 1982.

Villeneuve en el podio de Imola 1982.

126 C2 se mostró estéticamente agradable desde el momento de su presentación, con todos los detalles cuidados como nunca se había visto en una Ferrari de Fórmula 1. La trompa cónica se unía a la línea superior de la carrocería, mientras que los flancos estaban perfilados en la parte inferior y sellados al piso con "polleritas" fijas, dotadas de un borde de madera especial para reducir el desgaste. Los radiadores y cambiadores de calor estaban ubicados en los pontones.

SEIS CILINDROS Y DOS TURBOS PARA 580 CV DE POTENCIA

El motor de 6 cilindros en V de 1496 cm³ de cilindrada llegó a dar una potencia máxima de por lo menos 580 CV, sobrealimentado por dos

En boxes durante las pruebas del GP de San Marino.

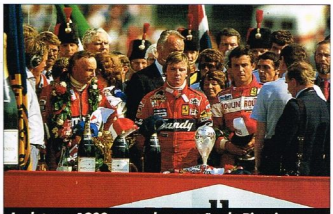
LOS RESULTADOS DE LA 126 C2

1982

GP de Brasil:	6° Pironi
GP de San Marino:	1° Pironi; 2° Villeneuve
GP de Mónaco:	2° Pironi
GP Usa East:	3° Pironi
GP de Holanda:	1° Pironi
GP de Inglaterra:	2° Pironi; 3° Tambay
GP de Francia:	3° Pironi; 4° Tambay
GP de Alemania:	1° Tambay
GP de Austria:	4° Tambay
GP de Italia:	2° Tambay; 3° Andretti

UN CHASIS SUPER

El chasis de materiales compuestos de la 126 C2 representó un gran avance para la Ferrari. Gracias a su rigidez superior, la monoplaza pudo aprovechar mejor la gran potencia del motor 6 cilindros turbo, el más potente de 1982 con 580 CV (en algunas ocasiones llegó hasta los 600 CV). La 126 C2 representó un notable paso adelante también en el aspecto aerodinámico. Gracias a un diseño refinado de la carrocería y del fondo del vehículo, logró aprovechar el efecto suelo como ninguna otra Ferrari había hecho antes.



Inglaterra 1982: gran desempeño de Pironi.

turbocompresores KKK ubicados en el interior de las bancadas del mismo motor. Este era uno de los puntos fuertes de la 126 C2: la Ferrari no era inferior a Renault y BMW, otras grandes casas automovilísticas que intervenían en la Fórmula 1 con propulsores sobrealimentados. El motor de la 126 C2 fue además equipado con un ingenioso sistema, desarrollado en colaboración con Agip y bautizado Emulsystem: partículas de agua provenientes de un tanque suplementario (luego incorporado a la butaca del piloto) enfriaban las cámaras de combustión del motor, mejorando la combustión del carburante. La caja siguió siendo de tipo transversal, con la posibilidad de utilizar cinco o seis marchas según las características de los circuitos. En el curso de la temporada, se sumaron muchas mejoras al auto. Antes del Gran Premio de Detroit, la suspensión delantera fue modificada sustituyendo el balancín superior por un triángulo conectado a un punzón de reacción: esta solución permitió obtener una mejor progresión de la acción en curvas. En ocasión del Gran Premio de San Marino, la Ferrari hizo debutar los discos de fibra de carbono, siguiendo una técnica que se estaba difundiendo en la Fórmula 1.

LA 126 C2 LOGRO EL TRIUNFO EN EL GRAN PREMIO DE SAN MARINO

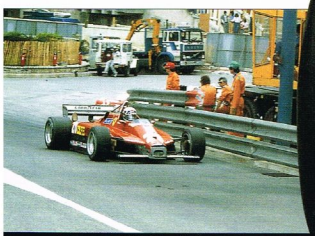
La 126 C2 mostró toda su competitividad desde el GP de San Marino, del cual desertaron los equipos ingleses a causa de desacuerdos con la FIA. La lucha entre las Ferrari de Villeneuve y Pironi terminó con la victoria, por muy poco, de este último. En las pruebas de clasificación de la carrera siguiente, el GP de Bélgica, en Zolder, Villeneuve fue víctima de un accidente mortal y Pironi, por su parte, no participó de la prueba debido al duelo.

LUEGO DEL ACCIDENTE DE VILLENEUVE EL CHASIS FUE REFORZADO

Luego del trágico accidente de Gilles Villeneuve, el chasis fue reforzado en varios puntos y se introdujo una franja de fibras de carbono alrededor del habitáculo. Más tarde también fueron modificados los enganches de la suspensión delantera, siempre con el fin de hacer más rígida la estructura del auto. Durante el verano fue probada una caja longitudinal, con el consecuente aumento de la distancia entre ejes, pero nunca fue empleada en carrera.

A MARANELLO LLEGO EL FRANCES TAMBAY

En Mónaco Pironi llegó segundo. En el circuito callejero de Detroit, otro trazado desfavorable a los autos turbo, terminó en tercer lugar. En Montreal, Canadá, el francés logró la pole position, pero en la largada dejó que su motor se apagara y fue chocado violentamente desde atrás por el Osella de Paletti, piloto italiano que falleció debido a ese incidente. Desde el GP de Holanda, en Zandvoort, ganado por Pironi delante del Brabham de Piquet, el francés tuvo como compañero a Patrick Tambay. Pironi y Tambay fueron segundo y tercero respectivamente en



Mónaco 1982: Pironi sin la trompa.

IMOLA, UN DESAFIO MALDITO

Gilles Villeneuve y Didier Pironi, juntos en Ferrari por segundo año, se vieron súbitamente enfrentados después del GP de San Marino. En las vueltas finales de la carrera Villeneuve iba en punta, y Pironi ignoró un cartel del box que indicaba "slow" (despacio), ordenando a ambos no forzar los autos. Pironi, en vez de mantener su posición, superó al compañero de equipo y ganó la carrera. Villeneuve, segundo, desde aquel momento dejó de hablarle a Pironi. Dos semanas después, en Zolder, durante la última sesión de pruebas de clasificación del GP de Bélgica, el piloto canadiense chocó el auto de Jochen Mass: la Ferrari dio una serie de vuelcos, lanzando violentamente a Villeneuve fuera del habitáculo, con efectos mortales. El piloto canadiense estaba buscando la pole position para afirmar su ubicación como "primer volante" del equipo.

Pironi y Villeneuve.

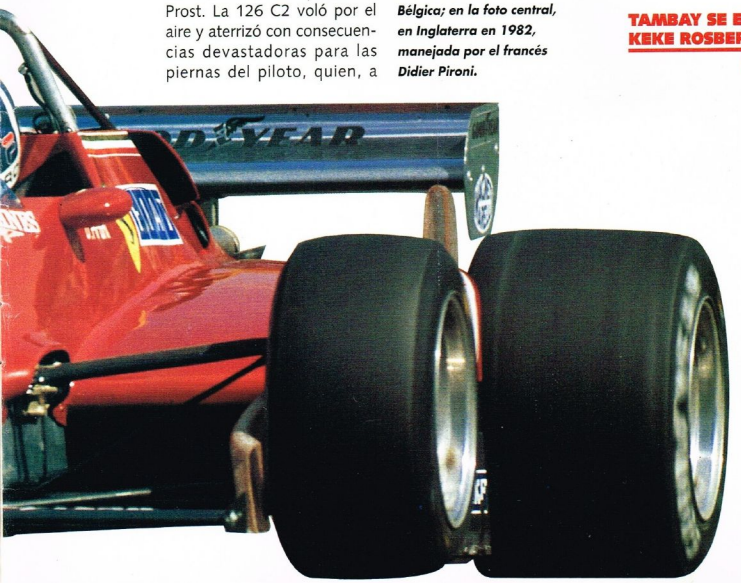
Imola 1982: el Gran Premio donde empezó el litigio.

el GP de Inglaterra y luego tercero y cuarto en Francia.

ACCIDENTE DE PIRONI: UN AÑO NEGRO PARA LA FERRARI

En Hockenheim, Alemania, un nuevo drama golpeó violentamente a la Ferrari. Didier Pironi, ya lanzado hacia la conquista del título mundial, durante las pruebas chocó contra el Renault de Alain Prost. La 126 C2 voló por el aire y aterrizó con consecuencias devastadoras para las piernas del piloto, quien, a causa de las múltiples fracturas en los miembros inferiores, se vio obligado a retirarse definitivamente de la Fórmula 1. Al día siguiente le tocó a Patrick Tambay llevar al triunfo a la 126 C2. Tambay hubiera tenido aún la posibilidad de conquistar el título en un campeonato parejo, que tuvo distintos ganadores en los GP disputados.

Arriba, la 126 C2 en Bélgica; en la foto central, en Inglaterra en 1982, manejada por el francés Didier Pironi.



TAMBAY SE ENFERMO KEKE ROSBERG FUE CAMPEON

El francés, sin embargo, sufrió un grave problema muscular en la espalda, que lo obligó a resignarse con el cuarto lugar en el Gran Premio de Austria y a desertar en el Gran Premio de Suiza, en Digione. Tambay, acompañado por Mario Andretti, fue segundo en Monza, antes de renunciar otra vez al último gran premio en Las Vegas, que consagró a Keke Rosberg, con una sola victoria, campeón del mundo.

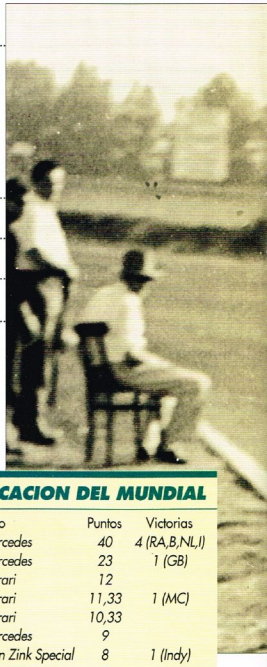
La 126 C2 fue profundamente modificada para la temporada 1983 y, sin las "polleritas", se llamó 126 C2B. Corrió hasta el Gran Premio de Canadá, en junio de 1983, conquistando dos victorias: con Tambay en San Marino y con Arnoux en Canadá.

LAS FERRARI DE COMPETICION

HISTORIA DE LA F1

1955, dominó el Mercedes

Fangio conquistó su tercer título mundial y los hombres del Cavallino sólo obtuvieron la victoria en el Gran Premio de Mónaco. Desde mediados de la temporada la Escudería dispuso de las D50 cedidas por Lancia.

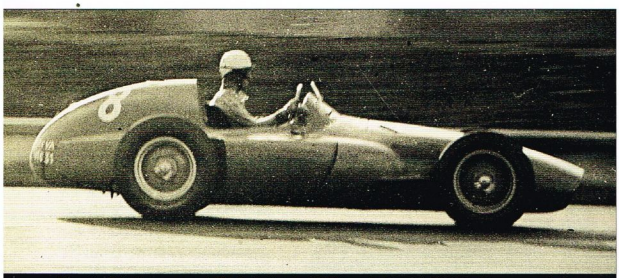


El año 1955, plagado de desgracias y a causa del accidente de Le Mans, fue uno de los peores en la historia del automovilismo. En el Campeonato Mundial de Fórmula 1 la Ferrari, superada ampliamente por Mercedes, no tuvo mucha suerte.

DESDE EL INICIO, UN CAMPEONATO PARA MERCEDES Y FANGIO

La casa alemana le permitió a Juan Manuel Fangio ganar su tercer título y ubicó a Moss en la segunda posición de la clasificación, dejando al equipo italiano la satisfacción de una única victoria, en el Gran Premio de Montecarlo. El hecho de disponer, desde la mitad de la temporada, de los autos de Lancia, no mejoró la suerte de Ferrari. La casa de Turín se retiró de las competiciones luego de la muerte de su pieza clave, Alberto Ascari, el 26 de mayo en Monza.

El Campeonato comenzó en Argentina bajo un sol infernal: la temperatura, muy elevada, puso a prueba la resistencia de los pilotos.



Maurice Trintignant en el GP de Italia de 1955 con la Ferrari 555 F1 "Supersqualo".

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Fangio	Mercedes	40	4 (RA,B,NL,I)
Moss	Mercedes	23	1 (GB)
Castellotti	Ferrari	12	
Trintignant	Ferrari	11,33	1 (MC)
Farina	Ferrari	10,33	
Taruffi	Mercedes	9	
Sweikert	John Zink Special	8	1 (Indy)
Mieres	Maserati	7	
Behra	Maserati	6	
Musso	Maserati	6	
Bettenhausen	Chapman Special	6	
Kling	Mercedes	5	
Davies	Bardhal Special	4	
Frère	Ferrari	3	
Thomson	Schmidt Special	3	
González	Ferrari	2	
Menditeguy	Maserati	2	
Perdisa	Maserati	2	
Villoresi	Lancia	2	
Faulkner	Merz	2	
Maglioli	Ferrari	1,33	
Herrmann	Mercedes	1	

EN LA ARGENTINA SOLO LOS PILOTOS LOCALES SOPORTARON EL CALOR

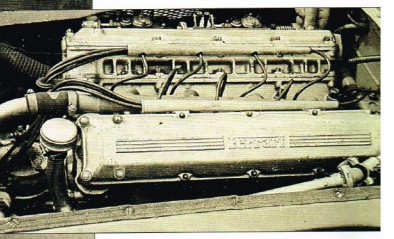
Moss, agotado, se retiró luego de veintitrés vueltas. Sólo dos pilotos locales, el ganador Fangio, con Mercedes, y el quinto clasificado Mieres,

1955: EL AÑO DEL FIAT 600

Política: *En la Argentina es derribado el gobierno de Juan D. Perón. Se crea el "Pacto de Varsovia" en Europa oriental.* ***Economía:*** *El ministro de Finanzas Vanoni presenta un plan decenal de desarrollo económico en Italia.* ***Industria:*** *Es presentado el Fiat 600, que cuesta sólo 590 mil liras (unos 1000 dólares de entonces). Además es aprobada la ley para el plan decenal de construcción de autopistas en Italia.* ***Deportes:*** *Argentina gana su décimo título sudamericano de fútbol.* ***Editoriales:*** *Nace el semanario italiano* L'Espresso, *dirigido por Arrigo Benedetti.*

GP de Italia: mientras Trintignant sale de la curva parabólica seguido por un Gordini, un comisario deportivo permanece sentado tranquilamente en el borde de la pista. A lado, el motor de la 555 F1.

Moss. La Ferrari llegó tercera con Farina, cuarta con el belga Frère y sexta con Trintignant. También en el Gran Premio de Holanda, en Zandvoort, se registró un doblete de los Mercedes, primero y segundo con Fangio y Moss, delante de la Maserati de Musso. Para Fangio fue su



tercera consagración como campeón del mundo. Cuarto llegó el argentino Mieres, mientras que la Ferrari mejor ubicada fue la de Castellotti, quinto en su debut con el equipo de Maranello, tras el cierre de la sección carreras de Lancia.

con Maserati, lograron terminar las tres horas y media de carrera sin ceder el volante. La Ferrari obtuvo el segundo puesto, con un auto en el que se alternaron González, Farina y Trintignant, y tercera con la monoplaza de Maglioli, Farina y Trintignant. En el Gran Premio de Mónaco la Ferrari volvió a ganar con Trintignant, aprovechando el abandono de los Mercedes. Cuarto, siempre con Ferrari, fue Nino Farina. Ascari cayó en el mar con su Lancia, cuatro días antes de encontrar la muerte en Monza al comando de la Ferrari Sport de Eugenio Castellotti.

Luego del paréntesis de las 500 Millas de Indianápolis, siempre en programa y sin puntaje para la clasificación, en Bélgica volvieron a dominar los Mercedes de Fangio y

GP de Italia: Mike Hawthorn, a la izquierda, tiene que retirarse por problemas en la transmisión. Abajo, la Ferrari 555 F1 de Trintignant.

PARA LA FERRARI, UNA TEMPORADA AVARA EN SATISFACCIONES

El GP de Inglaterra se disputó en Aintree y fue Moss quien precedió a Fangio por apenas dos décimas. Mercedes conquistó también el tercer puesto con Kling y el cuarto con Taruffi. Musso fue quinto con la Maserati y la Ferrari llegó sexta con Hawthorn-Castellotti. El campeonato terminó con el GP de Italia. La victoria fue otra vez para Fangio, que superó por tan sólo siete décimas a su compañero Taruffi. La Ferrari fue tercera con Castellotti y sexta con Maglioli, al término de una temporada avara en satisfacciones.

1955: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP de Argentina, *16 de enero:*
2° González-Farina-Trintignant,
3° Farina-Maglioli-Trintignant.
GP de Mónaco, *22 de mayo:*
1° Trintignant, 4° Farina.
GP de Bélgica, *5 de junio:*
3° Farina, 4° Frère, 6° Trintignant.
GP de Holanda, *19 de junio:*
5° Castellotti.
GP de Inglaterra, *16 de julio:*
6° Hawthorn-Castellotti.
GP de Italia, *11 de septiembre:*
3° Castellotti, 6° Maglioli.

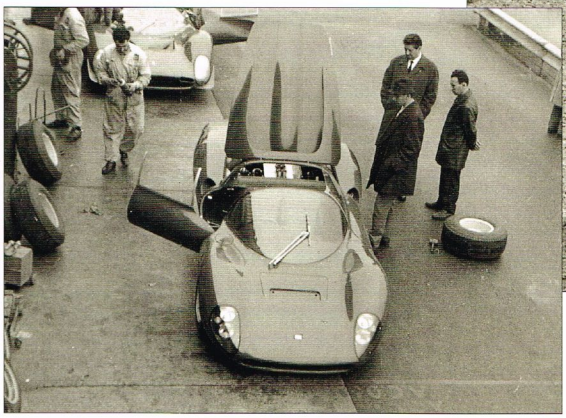
LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT PROTOTIPO

Dino 206 S, pequeña reina

1966: nace la última biplaza de competición del Cavallino con motor V6. Tuvo una carrera breve, atormentada y con pocos resultados. Pasó a la historia especialmente por su línea, casi idéntica a la legendaria P3.

Corrió oficialmente sólo durante un par de años, entre 1967 y 1968, sin obtener grandes resultados. Sin embargo, la Dino 206 S quedó en el corazón de los apasionados como la pequeña P3, por sus formas muy parecidas a las de la contemporánea hermana mayor de 12 cilindros.



LA LINEA FUE DE PIERO DROGO, EL CARROCERO DE LA P3

Ambas fueron realizadas por Piero Drogo según las tendencias de la época (trompa afilada, cola trunca, parabrisas semicircular, grandes llantas de 13 pulgadas de diámetro), en versión berlinetta o spider. La única diferencia estética entre ellas era la presencia de tomas de aire en la parte superior de los guardabarros traseros de la 206 S. La mecánica repetía la estructura de la Dino 166 P/206 P, que en 1965 había conquistado el Campeonato de la Montaña con Ludovico Scarfiotti y que, después, había vuelto a ser diseñada por Pininfarina en la espléndida versión Berlinetta Sperimentale, presentada en el Salón de París (verdaderamente, un antepasado de la Dino 206 GT de serie).

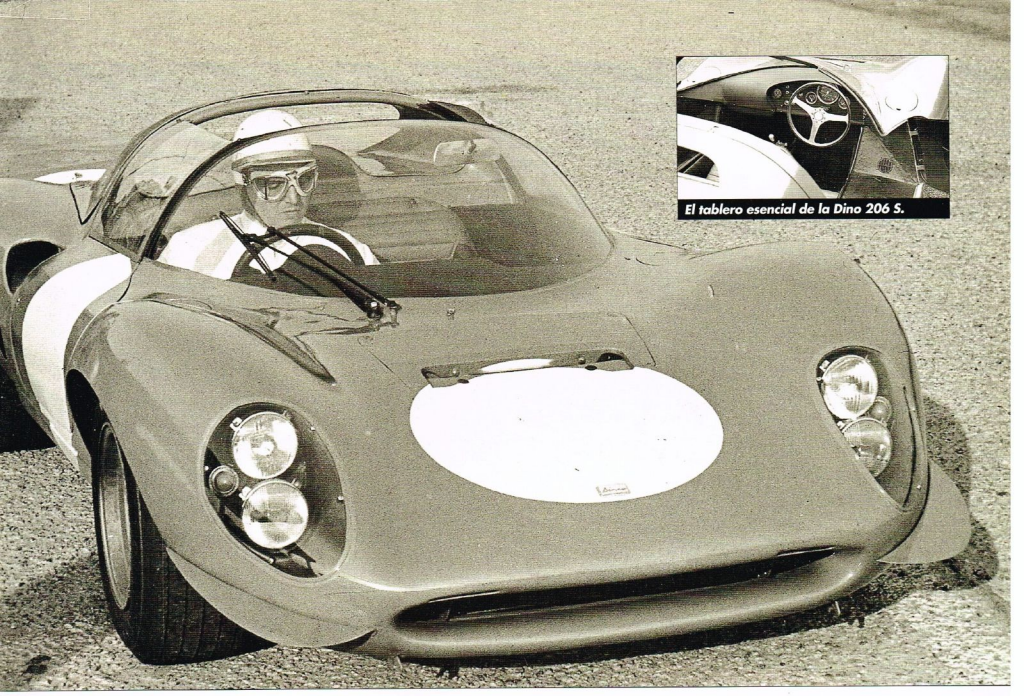
Le Mans 1966: la Dino 206 S de Casoni-Vaccarella.

Monza, 1966: la Dino 206 S durante una sesión de pruebas.

MOTOR V6 DE DOS LITROS CON 218 CV A 9000 RPM

El motor V6 de dos litros fue objeto de pocas modificaciones. La potencia, de todos modos, aumentó gracias a los nuevos carburadores de 42 mm, que iban a ser sustituidos por la inyección en el transcurso de la temporada.

En las intenciones de Enzo Ferrari, la producción de la Dino 206 S iba a ser de por lo menos cincuenta unidades, para poder homologarla entre las Sport y proveer un auto competitivo a las escuderías privadas. Pero incluso resultó difícil producir apenas dieciséis, a causa de las huelgas que paralizaron la casa de Maranello en 1966. La Dino 206 S fue el primer auto que salió de Maranello sin el Cavallino, sustituido por el logotipo Dino en letras azules sobre fondo amarillo. Además fue utilizada una nueva numeración de chasis, sólo con números pares, mientras que para las otras Ferrari se usaban los impares. La carrera de la pequeña Dino no fue afortunada, debido a una serie de problemas menores.



El tablero esencial de la Dino 206 S.

Una Dino 206 S en prueba, manejada por un tester.

Por ejemplo, los limpiaparabrisas que se rompieron en los 1000 Kilómetros de Monza y en la siguiente Targa Florio, ambas disputadas bajo una lluvia torrencial.

COMPETITIVA EN LAS TREPADAS CON SCARFIOTTI

Cuando, finalmente, las cosas comenzaron a funcionar bien, al punto de poder todavía aspirar a una victoria en el Campeonato de Montaña, el piloto de punta del Cavallino para estas pruebas, Ludovico Scarfiotti, no participó en la última carrera. Prefirió intervenir en el Gran Premio de Italia de Fórmula 1, programado también para el 4 de septiembre de 1966. Y lo ganó, dedicándole la victoria a la pequeña y desafortunada Dino.

FICHA TECNICA

Motor:	trasero, 6 cilindros en V de 65°, diámetro por carrera 86x57 mm, cilindrada 1986,61 cm³; compresión 10,5:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 2-3 válvulas por cilindro
Alimentación:	aspiración libre, 3 carburadores Weber 40 DCN2 o inyección Lucas
Potencia:	218 CV a 9000 rpm
Cuerpo vehículo:	berlinetta/spider 2 lugares, chasis tubular, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera; cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Neumáticos:	del. 5,50x13"; tras. 7,00x13"
Frenos:	discos
Dimensiones:	3,875/1,68/0,95 m; eje del. 1,36 m, tras. 1,355 m; paso 2,4 m
Peso:	580 kg
Ejemplares producidos:	16 (números desde 002, sólo pares)

LA FAMILIA DINO

La primera Ferrari que llevó la marca Dino debutó en público en las 12 Horas de Sebring, el 26 de marzo de 1966. En realidad el nombre ya había sido utilizado para diseñar los motores 6 cilindros en V a 65°: desde el primero diseñado por Dino Ferrari hasta aquel de la monoplaza 246 F1, de la Sport 246 SP que derivó de ella y de la siguiente 156 F1 de 1961. Precisamente, el 1,6 litros de esta última fue modificado para la 166 P y más tarde, llevado a los dos litros, fue el antepasado de los motores de las Dino de serie 206/246 GT y de los Fiat Dino.

1966: LOS RESULTADOS DE LA DINO 206 S

Carrera	Piloto	Resultado
12 Horas Sebring, *26-3-66:*	*Bandini-Scarfiotti*	*5°*
1000 Km Monza, *25-4-66:*	*Bandini-Scarfiotti*	*10°*
	Attwood-Piper	*13°*
Targa Florio, *8-5-66:*	*Guichet-Baghetti*	*2°*
	Biscaldi-Casoni	*13°*
1000 Km Spa, *22-5-66:*	*Attwood-Guichet*	*6°*
1000 Km Nürburgring, *5-6-66:*	*Scarfiotti-Bandini*	*2°*
Autos no oficiales:		
Brands Hatch Trophy, *16-7-66:*	*Parkes*	*1°*
Copa Ciudad de Enna, *7-8-66:*	*"Pam"*	*1°*

Mondial Cabrio, descapotable para desfiles

1984: nace la heredera de la Spyder California y de la Daytona Spider. Menos deportiva y más elegante, la nueva descapotable de Maranello fue, como siempre, un clásico en América.

Al comienzo de la década de los 80 los concesionarios estadounidenses enviaban mensajes llorosos e informes de ventas en los que había innumerables pedidos por un cabriolet de Maranello. De hecho, la última Ferrari descapotable, la 365 GTB/4 Daytona era del año 1973, casi diez años antes.

NACIO POR EL EMPUJE DE LOS PEDIDOS ESTADOUNIDENSES

La 308 GTS, con su techo removible, no podía satisfacer las exigencias de los apasionados californianos, acostumbrados a los cabriolets USA y a los Mercedes SL. Así, en los mismos años en que Porsche realizó su nuevo cabriolet para acompañar al 911 Targa, en el catálogo Ferrari apareció la Mondial Cabrio, que llegó para llenar un vacío, uniendo la comodidad de los grandes cabriolets con la tradicional garra de las Ferrari. En 1980, cuando fue presentada la Mondial Coupé, ya existía la intención de realizar una versión descubierta. Y cuando en el mercado ese tipo de vehículos volvió a interesar, se lanzó el proyecto. Los estilistas de Pininfarina tuvieron la tarea de realizar un auto que mantuviera la línea, el peso y la comodidad de la versión coupé.

Los cómodos asientos delanteros.

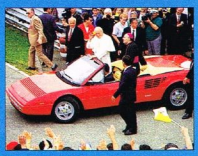
UNA MECANICA REFINADA Y UNA LINEA ELEGANTISIMA

El resultado final fue un cabriolet que incorporaba soluciones técnicas y estilísticas muy interesantes, en especial desde el punto de vista estético, tanto con la capota abierta como cerrada. Una de las características principales de la Mondial Cabrio es justamente la de mantener una línea muy elegante aun cuando la capota está plegada.

Gracias al chasis robusto, la transformación de coupé en cabriolet no requirió grandes cambios: el peso aumentó en apenas 50 kilos (total 1490 Kg)

El tablero es más elegante que deportivo.

El motor entrega 240 CV.



El Papa Karol Wojtyla sobre la Mondial Cabrio.

La Mondial Cabrio es elegante aun con la capota abierta.

FICHA TECNICA

Motor: 8 cilindros en V a 90°, trasero, central y transversal, diámetro por carrera 81x71 mm, cilindrada 2926 cm³, compresión 8,8:1

Distribución:	biárbol por bancada, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch K-Jetronic
Potencia:	240 CV a 7000 rpm
Cuerpo vehículo:	cabriolet, 2 puertas, 2+2 lugares, chasis tubular y carrocería de aluminio
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Tracción:	trasera, cambio de 5 velocidades
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados
Dimensiones:	4,58/1,79/1,26 m, dist. entre ejes 2,65 m
Peso:	1490 kilos
Velocidad máxima:	230 Km/h
Aceleración de 0 a 1000 metros:	27,5 segundos
Producción:	629 unidades
Números de chasis:	entre 47247 y 59163

La línea esbelta y la carrocería a cielo abierto de la Mondial Cabrio tuvieron éxito especialmente en los Estados Unidos.

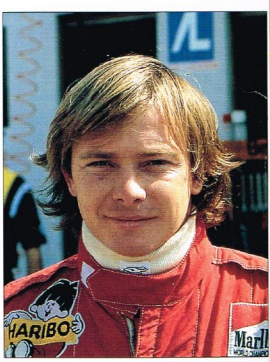
y la velocidad máxima quedó fijada en los 230 Km/h. Desde el punto de vista mecánico no hubo ninguna modificación. La estructura portante siguió siendo el chasis jaula de caños con sección cuadrada que sostiene todos los órganos mecánicos. La parte posterior del chasis, con el grupo motor-transmisión, puede desarmarse por separado. La carrocería es enteramente de paneles de aluminio fijados al chasis. La comodidad es la misma que en la versión coupé.

EL 80% DE LAS MONDIAL CABRIO SE VENDIO EN LOS ESTADOS UNIDOS

El motor, en posición trasera transversal central, deja libre un espacio detrás del eje posterior, donde está el baúl. La presentación oficial se realizó el 13 de enero de 1984 en el Salón de Bruselas. Cerca del ochenta por ciento de las Mondial Cabrio fue vendido en los Estados Unidos. El automóvil fue producido por poco más de un año, sustituido en 1985 por la versión con motor 3,2 litros.

LOS PILOTOS

Didier Pironi, francés en pole position



Corrió para la Ferrari en 1981 y 1982, ganando dos carreras y peleándose con Villeneuve. Perdió la vida en un accidente de motonáutica, en 1987.

Como otros pilotos franceses de las últimas generaciones, Didier Pironi comenzó frecuentando la escuela de pilotos Renault-Elf Winfield. Transcurría 1972 y Didier tenía entonces 20 años. Nació en Villecresnes, cincuenta kilómetros al sudeste de París; sus padres eran de origen italiano.

DESDE LAS ESCUELAS ELF A LA FORMULA 1

Al final del curso tuvo como premio una monoplaza con la que participó en el campeonato de Fórmula Renault del año siguiente. Llegó sexto y atesoró aquella primera experiencia competitiva. En 1974 logró conquistar el título nacional.

Siguió, como una evolución natural, en la Fórmula Super Renault, con resultados similares: una temporada de adaptación en 1975, y conquista el título en 1976. Mostró su talento también en el campo internacional en 1977, cuando fue tercero en el campeonato europeo F2 y ganó la prueba de F3 de Mónaco, clásica preliminar del GP de F1. Ken Tyrrell, uno de los managers de equipo más famosos y hábiles, lo notó y le ofreció un lugar en su team. En 1978 Didier debutó en la F1, sumando puntos en cuatro de sus primeros seis grandes premios.

GANO LAS 24 HORAS DE LE MANS AL VOLANTE DE UN RENAULT

Además, alternándose con Jean-Pierre Jaussaud al comando de un Renault, ganó las 24 Horas de Le Mans. Al año siguiente, siempre con Ken Tyrrell, mejoró sus ubica-

En Monza, con la Ferrari 126 CK número 28, durante el Gran Premio de Italia.

LA CARRERA DE DIDIER PIRONI

Didier Pironi (Villecresnes, Francia, 26 de marzo de 1952 - Canal de la Mancha, Inglaterra, 23 de agosto de 1987) fue un piloto de gran talento, si bien sólo aprovechó una parte de su capacidad. Después de un brillante comienzo en las fórmulas de promoción francesas, de un triunfo en Le Mans, de un tercer puesto en el Europeo de F2 y de una victoria en el GP de Mónaco de F3, en 1978 entró a la F1. Con Tyrrell, Ligier y Ferrari, estuvo siempre luchando por las primeras posiciones y pareció poder llegar a la cumbre. Este fue su balance en la Fórmula 1: 70 grandes premios disputados, 3 victorias, 6 récords de vuelta, 4 pole positions, quinto lugar en el Mundial 1980 y segundo en 1982, año en el que un accidente en Hockenheim lo alejó para siempre de las carreras. Trató de llenar el vacío con la Fórmula 1 del mar, la motonáutica de altura, pero un accidente le quitó la vida, con apenas 35 años.

Arriba, un trompo en el Gran Premio de San Marino de 1982. A la izquierda, en el habitáculo de la Ferrari 126 C2.

En lucha con Alain Jones en el Gran Premio de España de 1981.

Pironi en el box con Piccinini.

ciones en Fórmula 1 y consiguió el décimo lugar en la clasificación general. Pasó a Ligier en 1980 y en Bélgica ganó su primer gran premio. Luego fue segundo en Francia, tercero en Sudáfrica, Canadá y USA-East, logró dos pole positions y tres récords de vuelta. Fue plenamente merecido, entonces, el quinto lugar en el Mundial y nadie se asombró cuando, al final de la temporada, la Ferrari lo contrató para acompañar a Gilles Villeneuve. La 126 CK recién nacía y tenía que crecer.

Gran Premio de Inglaterra de 1982: fue la primera victoria de Didier Pironi con Ferrari.

1982 DEBERIA HABER SIDO UN AÑO DE GRANDES EXITOS

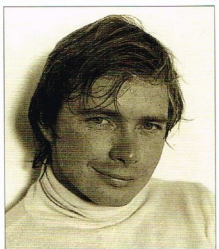
En 1981 Villeneuve logró hacerla ganar un par de veces, porque se adaptó mejor que Pironi, que no obtuvo más que un cuarto y tres quintos lugares. Llegó 1982, que se anunciaba como un año de gran esperanza para la Ferrari, pero que lamentablemente se tiñó con los colores de la tragedia.

UN "SORPASSO" EN IMOLA Y LUEGO LA TRAGEDIA

Pironi ganó el Gran Premio de San Marino en Imola, pero superó a Gilles Villeneuve en las últimas vueltas, ignorando la orden del box de mantener las posiciones. Villeneuve consideró esa actitud de su compañero de equipo una traición y rompió relaciones

LOS PILOTOS

con Pironi. Dos semanas más tarde, en Zolder, durante las pruebas del Gran Premio de Bélgica, el auto de Villeneuve voló fuera de pista y provocó la muerte del corredor, que estaba tratando de mejorar el tiempo del mismo Didier.
Este consiguió una serie de brillantes resultados, que se coronó con la victoria en el Gran Premio de Holanda y el segundo lugar en el Gran Premio de Inglaterra. Puntero de



El dulce rostro de Didier Pironi.

la clasificación del Mundial, Pironi esperaba ser el primer francés en ganar un título. Pero debido a un accidente en Hockenheim, en las pruebas del Gran Premio de Alemania, sufrió graves heridas en las piernas. A pesar de una serie de intervenciones quirúrgicas, se vio obligado a abandonar las carreras.
Didier no se aplacó, y tomó el no menos peligroso camino del offshore. El 23 de agosto de 1987 lideraba una regata en el Canal de la Mancha, comenzada en Poole. En el estrecho de Solent, muy cerca de Covens (Isla de Wight), saliendo de la estela de un buque petrolero, el *Colibrí* (un barco proyectado por él) saltó sobre una ola, volcó y provocó su muerte y la de sus dos tripulantes.

Dan Gurney, un americano en Módena

Ex infante de marina, corrió con la Ferrari en Fórmula 1 en 1959. Fue descubierto por Luigi Chinetti, que en 1958 lo eligió para conducir en las 24 Horas de Le Mans con la Testa Rossa.

Dan Gurney, con el eterno casco negro en la cabeza, habla con Rómolo Tavoni.

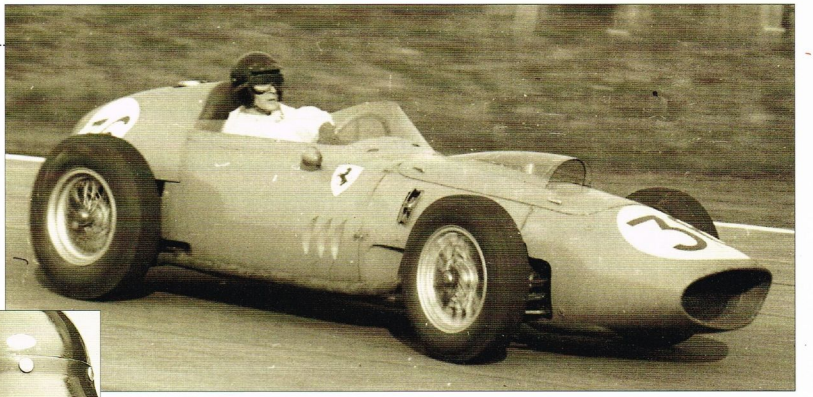
John Gurney era un buen cantante de ópera con nueve temporadas en el Metropolitan en su currículum. Cuando se retiró del escenario, en 1950, llevó a su familia a vivir en Riverside, California. Su hijo, Daniel Sexton Gurney, llamado Dan, que había nacido en Port Jefferson, en el Estado de Nueva York, el 13 de abril de 1931, no tuvo problemas para radicarse en la Costa Oeste.

POCAS GANAS DE ESTUDIAR Y MUCHAS DE CORRER

No tenía muchas ganas de estudiar, mientras que la pasión por los motores y las carreras lo devoraba. Luego de los primeros desafíos clandestinos con los "hot rods" en las rectas de periferia, compró un viejo Mercury, lo preparó personalmente y partió hacia Bonneville, donde se lanzó en el famoso desierto de sal y tuvo la satisfacción de alcanzar los 210 Km/h.

EN 1952 SE FUE A COREA Y SE QUEDO DOS AÑOS

En 1952 se enroló y fue a combatir en Corea, en una batería de artillería. Dos años más tarde volvió a casa y se compró un Triumph TR2 con el que debutó, en octubre de 1955, en Torrey Pines, logrando el tercer lugar de su clase. El escalón siguiente fue la compra de un Porsche 1600 Super Speedster, con el que atrajo la atención de muchos,



Dan Gurney en carrera con la Ferrari Dino 246 F1 y, abajo, en un momento de tensión.

entre los que se contaba un rico aficionado, Frank Arciero, que le confió en 1957 su poderosa Ferrari 4,9. Resultado: tres brillantes victorias.

Fue Phil Hill quien se dio cuenta de las cualidades de este muchacho alto y sonriente, y señaló su nombre a Luigi Chinetti, quien le ofreció a Gurney una 250 TR de la escudería NART para las 24 Horas de Le Mans de 1958. Luego, en 1959, Enzo Ferrari lo quiso en el equipo. Aquélla fue una temporada mediocre para las "rojas", pero Gurney (con Phil Hill, Gendebien y Daigh) venció en las 12 Horas de Sebring. En el mismo año debutó, siempre con Ferrari, en la F1: un abandono, un segundo, un tercer y un cuarto lugar, al final, lo llevaron a obtener el séptimo puesto de la tabla en el Mundial.

Dan Gurney en Módena, 1959, intercambia opiniones con el ingeniero Carlo Chiti.

LUEGO DE LA FERRARI LO LLAMARON BRM Y PORSCHE

Luego Gurney pasó a BRM y tuvo un 1960 desastroso: dos décimos lugares y cinco abandonos. Contratado por Porsche, consiguió buenos resultados y el tercer puesto en el Mundial 1961, además de dos victorias, el Gran Premio de Francia y el Gran Premio de Solitude, en 1962. Cuando Porsche se retiró de la F1, Dan compitió entre 1963 y 1965 con el auto proyectado por Jack Brabham. Fue uno de los pocos que pudo luchar con Jim Clark, ganó dos grandes premios (Francia y México 1964), pero el rendimiento del auto no tenía continuidad, y así él decidió construir su propio F1.

CONSTRUYO UN F1 AL QUE BAUTIZO EAGLE

Lo bautizó Eagle y lo condujo en las pistas entre 1966 y 1968. Logró ganar en 1967 la Carrera de los Campeones y el Gran Premio de Bélgica, pero al mismo tiempo no perdió de vista los Prototipos y triunfó con un Ford MkIV en Le Mans, en pareja con A. J. Foyt. Luego se dedicó al campeonato USAC, el cual le reportó más éxitos aún, especialmente en Indianápolis, donde los Eagle ganaron en 1968 y 1975 con Bobby Unser, en 1973 con Gordon Johncock, y él mismo llegó segundo en 1968 y 1969. Por último, dirigió su atención al campeonato IMSA, y gerenció brillantemente la actividad deportiva de la Toyota.

LA CARRERA DE DAN GURNEY

Dan Gurney (Port Jefferson, Long Island, New York, EE.UU., 13 de abril de 1931) fue, junto con Mario Andretti y A. J. Foyt, uno de los más grandes pilotos americanos de todos los tiempos. En su historial figuran las victorias en las 12 Horas de Sebring de 1959 (con Ferrari) y en las 24 Horas de Le Mans de 1967 (con Ford). En Fórmula 1 disputó 86 grandes premios, conquistando 4 victorias, 3 pole positions y 6 récords de vuelta. En el Mundial tuvo un tercero (1961), un cuarto (1965), dos quintos (1962 y '63) y un sexto puestos (1964). También ganó carreras de F1 sin puntaje: GP Ballarat de 1961 (BRM), GP Solitude 1962 (Porsche), Carrera de los Campeones 1967 (con un Eagle, construido por él mismo). Otros resultados de relieve fueron los dos segundos puestos en las 500 Millas de Indianápolis (1968 y '69), victorias en las 3 Horas de Daytona y en el GP de Seattle (1962), y varios triunfos en los campeonatos USAC y Can-Am.

LAS OPORTUNIDADES

400 Automatic, súper 2+2 de 35 mil dólares

1976: nace la primera Ferrari con caja automática. Derivaba de la 365 GT/4 2+2, estaba disponible también con caja manual y, desde 1979, con motor a inyección. Hoy está entre las Ferrari usadas con precio más ventajoso.

Es la Ferrari ideal para "ejecutivos". La 400 Automatic, escrito y pronunciado en inglés, primera Ferrari que contó con sólo dos pedales, suscitó el entusiasmo de los típicos clientes de las Ferrari con cuatro lugares: profesionales y hombres de negocios que, sin renunciar a la Ferrari, no querían dejar en casa a la familia durante los fines de semana. Ellos encontraron en la 400 Automatic el justo equilibrio entre confort y performance.

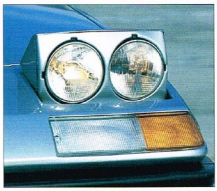
Los tapizados son de cuero Connolly.

La linea es angulosa: fue diseñada por Pininfarina.

FICHA TECNICA (entre paréntesis los datos de la 400i)

Motor:	delantero, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 81x78 mm; cilindrada 4823 cm³, compresión 8,8:1
Distribución:	4 árboles de levas a la cabeza
Alimentación:	6 carburadores doble cuerpo (inyección electrónica)
Potencia:	340 CV a 6500 rpm (310 CV a 6400 rpm)
Cuerpo vehículo:	2+2 lugares, chasis tubular
Tracción:	trasera, cambio automático de 3 velocidades o manual de 5 marchas + MA
Suspensiones:	ruedas independientes, trasera autonivelada
Neumáticos:	215/70 VR 15 (240/55 VR 15)
Dirección:	tornillo y rodillo con asistencia hidráulica
Frenos:	discos autoventilados con asistencia hidráulica
Dimensiones:	4,81/1,80/1,31 m; eje del. 1,47 m, tras. 1,50 m, paso 2,70 m
Capacidad tanque:	110 litros (120 litros)
Peso:	1880 kilos (1818 kilos)
Performance:	velocidad máxima 250 Km/h (240 Km/h); aceleración 0-100 en 8,5 segundos
Unidades producidas:	501, entre 1976 y 79 (873 entre 79 y 84)

Los faros son retráctiles, típica solución de los años 70.



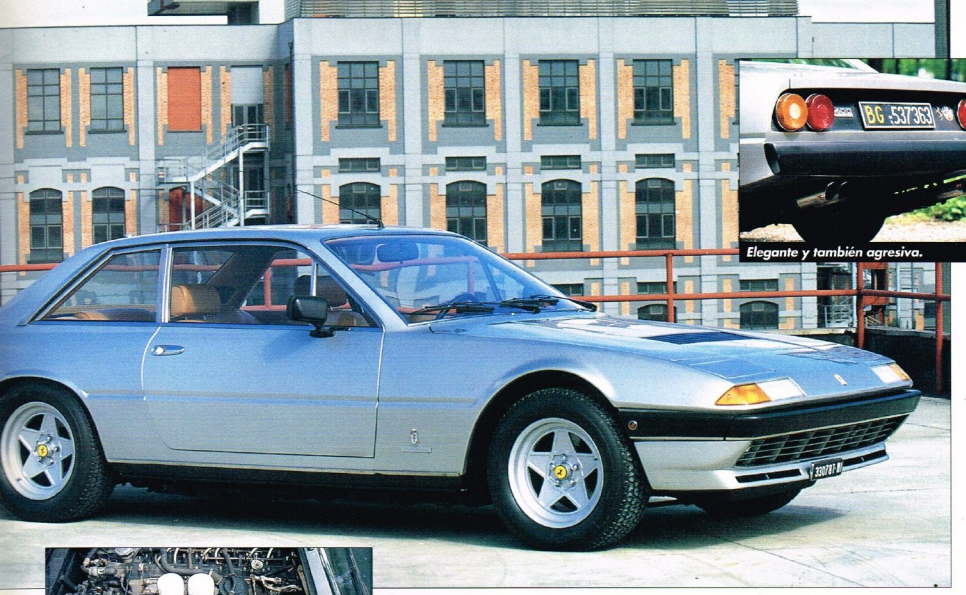
CUATRO COMODOS LUGARES Y UN MOTOR DE 12 CILINDROS

Terminaciones de altísimo nivel, con consola y asientos de cuero Connolly, se combinan con un motor 12 cilindros que, si bien no otorga performances de relieve como las de los potentes sedanes alemanes de la actualidad, tiene una "personalidad" latina, aguerrida y carismática, con consumo y costos de mantenimiento accesibles. Todos estos argumentos, por sí solos, serían más que suficientes para pensar en la compra de una Ferrari 400 Automatic.

Los cambios de la 400 pueden ser manuales o automáticos, como en la foto de la derecha.

COTIZACIONES INTERESANTES QUE NO SE DEVALUARAN

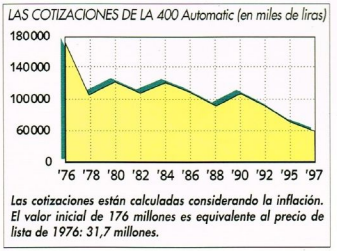
Cuesta lo mismo que un BMW 530 o un Mercedes 280, pero sus perspectivas de devaluación son decididamente inferiores, vista la previsible estabilidad de las coti-



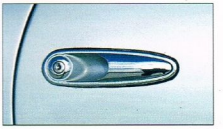
Elegante y también agresiva.

Línea imponente de la Ferrari para "ejecutivos", una 2+2 de 250 Km/h. El motor, a la izquierda, es un V12 de casi cinco litros. Las manijas son las mismas de la Alfa Duetto.

El habitáculo de la 400i Automatic primera serie.



Las cotizaciones están calculadas considerando la inflación. El valor inicial de 176 millones es equivalente al precio de lista de 1976: 31,7 millones.



El lugar del conductor de la 400i Automatic.

zaciones en el futuro próximo. Presentada en 1976, la 400 sustituyó a la 365 GT/4 2+2, producida desde 1972; se diferenciaba por el spoiler delantero, los faros antiniebla, las ruedas fijadas con cinco tuercas en lugar de una única central y los cuatro faros traseros en vez de seis. La cilindrada del motor 12 cilindros era de 4823 cm^3, con una potencia máxima de 340 CV y un torque aumentado de 43 a 48 Kgm. Los cambios, con comando automático disponible en la Ferrari 400, eran de la General Motors, con tres velocidades. Sin embargo, sin diferencia de precio se podía optar por un tradicional cambio manual de cinco marchas, y la 400 se volvía GT.

SIN OPCIONALES: TODO ERA DE SERIE

En la 400 no estaban previstos accesorios opcionales: el acondicionador de aire y los tapizados de cuero eran de serie. En 1979 el motor recibió la inyección electrónica y la 2+2 del Cavallino tomó el nombre 400i. La potencia bajó a 310 CV y el vehículo perdió algo de su brillantez originaria.

AUTOMOBILIA

El velocímetro reloj

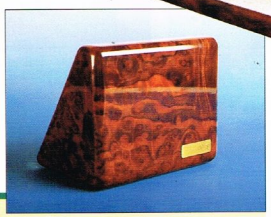
Un velocímetro o un cuentavueltas de una Sport de los años 50, transformado en reloj. ¿Una locura? No, un objeto poco usual que puede costar entre 150 y 600 dólares.

Los llaman automaniáticos: son los apasionados que buscan y recolectan todo lo que tiene que ver con la Ferrari, transformando algunas piezas en objetos de uso común. Entre ellos no hay sólo exagerados fanáticos del Cavallino, también hay aficionados equilibrados.

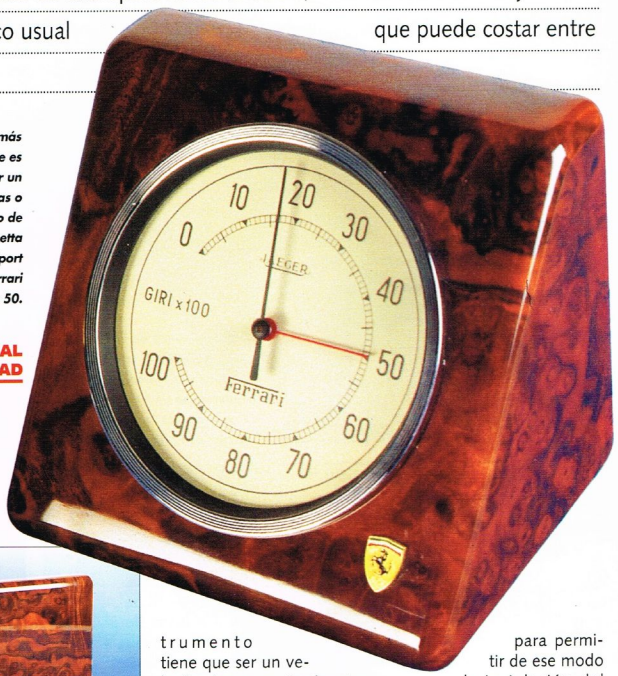
Lo más importante es encontrar un cuentavueltas o velocímetro de una Barchetta o de una Sport Ferrari años 50.

UN RELOJ ORIGINAL CON SABOR A CARRERAS Y VELOCIDAD

Así, entre tasas de ruedas que sirven de platos para el postre y faros antiniebla transformados en veladores, se pueden encontrar objetos lindos y también sobrios. Uno de ellos es el reloj realizado en base a un instrumento de tablero de una Ferrari. Superado –a veces con grandes dificultades– el problema de encontrar una pieza original, se trata de algo fácil de realizar. El instrumento tiene que ser un velocímetro o un tacómetro de una Barchetta o de una Sport años 50. Estos son preferibles porque son más grandes y casi siempre tienen fondo blanco, considerado más agradable estéticamente.



Una vez encontrado el instrumento, hay que conseguir un buen carpintero que se ocupe de construir la base, la cual debe contener perfectamente la pieza. Esta, a su vez, será desarmada para permitir de ese modo la instalación del mecanismo del reloj. El material más utilizado para la base es la madera, pero se puede hacer algo más "fierrero" utilizando chapa pintada, obviamente, en rojo Ferrari. El mecanismo del reloj tiene que ser moderno, de cuarzo y alimentado a pilas. Hay que conseguir dos agujas, una para las horas y otra para los minutos. La aguja original quedará como segundero.



CUANTO CUESTA

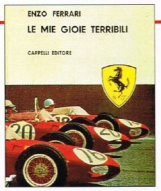
Algunos negocios especializados en automobilia venden relojes ya listos. Si lo quiere hacer usted mismo, la manera más fácil es ir a las ferias de venta donde se puede encontrar un instrumento original a precios que varían entre los 50 y los 400 dólares, en el caso de las Ferrari más cotizadas. Obviamente, no hace falta que funcione. El mecanismo del reloj puede comprarse e instalarse fácilmente, con un costo razonable, alrededor de unos 20 dólares. Más caro será el trabajo del carpintero: un monto variable entre los 30 y los 60 dólares.

LIBROS

Mis terribles felicidades

Fue el primer libro de Enzo Ferrari, con una trama que une la historia de su vida y la de los autos con el Cavallino sobre el capot. Actualizado con el pasar de los años, se llamó luego *Las riendas del éxito.* Algunas ediciones son difíciles de encontrar. Pueden ubicarse en las ferias o en negocios especializados.

MIS TERRIBLES FELICIDADES



de Enzo Ferrari
1ª-2ª-3ª edición
Editora Cappelli - Bolonia
RARO
Valor: 170-350 dólares

El debut literario de Enzo Ferrari fue publicado por primera vez en noviembre de 1962. La tapa lleva la fotografía de tres Dino 156 F1. Siguió una segunda edición en diciembre del mismo año y una tercera en junio de 1963, todas para la venta. La cotización depende mucho del estado del libro. Los volúmenes más caros son los que tienen dedicatoria del propio Enzo Ferrari.

MIS TERRIBLES FELICIDADES

de Enzo Ferrari
4ª-5ª-6ª edición
Editora Cappelli - Bolonia
RARO
Valor: 150-300 dólares

Subtítulo: "Dos años después". Para la cuarta edición, que se hizo en diciembre de 1964, se agregó al texto un nuevo capítulo que actualizó la narración. La tapa era gris. La quinta y la sexta ediciones salieron en diciembre de 1965 y en noviembre de 1966, respectivamente. Las cotizaciones son levemente inferiores con respecto a las primeras ediciones, porque la tirada fue bastante elevada.

LAS RIENDAS DEL EXITO

de Enzo Ferrari
7ª edición
Fuera de mercado
MUY RARO
Valor: 250-400 dólares

El mismo texto, con un ulterior capítulo de actualización. Tiene nuevas fotos, y el formato es más grande; cambian también la editorial y la tapa. La séptima edición, que no fue comercializada, salió en marzo de 1970 con un tiraje de alrededor de 3500 copias numeradas, destinadas a clientes y amigos. La tapa es roja con cubierta amarilla. Existen copias no numeradas de menor valor.

LAS RIENDAS DEL EXITO

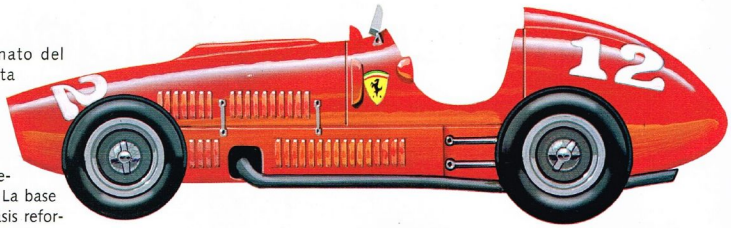
de Enzo Ferrari
8ª edición
Edit. Poligrafici Il Borgo
FACIL
Valor: 120-240 dólares

La Editora Conti logró el permiso de Enzo Ferrari para imprimir nuevamente el libro y comercializarlo en noviembre de 1970. Esta edición, indudablemente la más fácil de conseguir, tiene una tapa igual a la anterior, también numerada. No se conoce la tirada. Pero la historia del libro no terminó ahí: con el título *Ferrari 80* y nuevos capítulos fue vuelto a imprimir varias veces.

TODAS LAS FERRARI

1952 375 INDY: LA AVENTURA AMERICANA

Desde el primer campeonato del mundo de Fórmula 1 hasta 1960, uno de los grandes premios era el de Indianápolis. Por esto, y para reforzar la imagen en los Estados Unidos, en 1952 se preparó un vehículo para Indy. La base fue la de la 375 F1, con chasis reforzado y mayor potencia gracias a la sobrealimentación. Sin embargo, la 375 Indy, conducida por Ascari, no tuvo suerte en la carrera de 1952 y se retiró debido a la rotura de un eje.

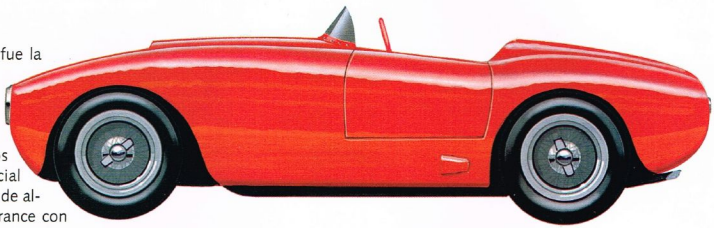


Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 80x74,5 mm, 4493,73 cm³, block de aleación liviana, compresión 13:1
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 3 carburadores Weber 40 mm
Potencia: 400 CV a 7500 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente De Dion
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	829 kilos
Velocidad máxima:	325 Km/h

1952 225 S: LA SPORT QUE GANO TODO

La Sport Ferrari para 1952 fue la 225 S. Heredera de la 212, fue un modelo intermedio antes de la mítica 250. Fue diseñada, spider o coupé, por Vignale. Sus resultados en competencias, en especial en la versión abierta, fueron de alto nivel: 2° en el Tour de France con "Pagnibon"-Macchieraldo, 1° en la Copa de los Dolomitas con Paolo Marzotto, 1° en el GP (no de F1) de Mónaco con Vittorio Marzotto y de Portugal con Eugenio Castellotti.



Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 70x58,8 mm, 2715,46 cm³, block de aleación liviana, compresión 8,5:1
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 3 carburadores Weber 36 mm
Potencia: 210 CV a 7200 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	850 kilos
Velocidad máxima:	230 Km/h

1952 250 S: REINA DE LAS MIL MILLAS

Ganó las Mil Millas de 1952, superando no sólo a los veloces Mercedes 300 SL sino también a otras treinta Ferrari. Manejada por Giovanni Bracco, cosechó el quinto triunfo en la carrera sobre ruta más famosa del mundo. Pero el éxito en las Mil Millas fue el "canto del cisne", porque se retiró en las 24 Horas de Le Mans, para la que había sido potenciada y donde marcó el nuevo récord de vuelta, y en la Carrera Panamericana.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 73x58,8 mm, 2953,21 cm³, block de aleación liviana, compresión 9:1
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 3 carburadores Weber 36 mm
Potencia: 230 CV a 7500 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula en caños de acero
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Frenos:	tambores
Peso:	850 kilos
Velocidad máxima:	250 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Jean Alesi en carrera con la F93 A.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

412 T1: el arma ganadora
de Gerhard Berger

512 BB, la reina
de los años 70

Michele Alboreto:
el heredero de Alberto Ascari

Los cursos para pilotos
Ferrari en el Mugello